

NEERLEGGING-DÉPÔT	REGISTR.-ENREGISTR.	NR.
19 -12- 2001	23 -01- 2002	N°

60646 / 01 / 226

4

**CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL  
RELATIVE AUX CONDITIONS DE TRAVAIL  
DES TRAVAILLEURS OCCUPES A DES ACTIVITES DE TRANSPORT**

**Article 1<sup>er</sup>**

Cette convention collective de travail s'applique aux travailleurs occupés à des activités de transport dans les entreprises du secteur de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois et à leurs employeurs.

Elle est conclue en exécution de la loi du 16 mars 1971 (loi sur le travail), de la loi du 17 mars 1987 relative à l'instauration de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, du Règlement européen (CEE n° 3820/85) du Conseil du 20 décembre 1985 portant harmonisation de certaines dispositions de nature sociale pour le transport par la route, ainsi que de la législation relative au tachygraphe : le Règlement CE n° 3821/85 du 20.12.1985.

Elle prévoit des dérogations :

- à l'interdiction du travail dominical et au délai d'octroi du repos compensatoire
- à l'interdiction d'occuper des travailleurs la nuit
- aux limites de la durée du travail
- à l'interdiction de travailler les jours fériés et à l'obligation d'accorder du repos compensatoire.

**Article 2 - Travailleurs occupés à des activités de transport**

Par travailleurs occupés à des activités de transport on entend les ouvriers (H/F) conducteurs et convoyeurs de camions, en possession d'un permis de conduire de la catégorie C et CE.

Par activités de transport on entend : le transport de marchandises pour le compte de l'entreprise ou pour le compte d'entreprises du même groupe, le chargement et le déchargement de ces marchandises, les activités administratives relatives aux activités de transport visées.

**Article 3 – Temps de travail**

Le temps de travail du travailleur comprend l'ensemble du temps consacré

- à la conduite du véhicule
- au chargement et au déchargement du véhicule par le travailleur
- à l'exécution des tâches administratives relatives au chargement.

**Article 4 – Temps de conduite**

4.1 Le temps de conduite est le temps que le travailleur passe à conduire le véhicule. Le temps de conduite est considéré comme temps de travail.

4.2 Il importe de distinguer le temps de conduite journalier et le temps de conduite hebdomadaire.

Le *temps de conduite journalier* est le temps de conduite entre deux périodes de repos journalières consécutives.

Le *temps de conduite hebdomadaire* est le temps de conduite entre deux périodes de repos hebdomadaires consécutives.

5  
1  
2  
3

4.3 Une *semaine* est la période située entre le lundi 0 heure et le dimanche 24 heures.

4.4 *Maximums*

Le temps de conduite journalier maximum est de 9 heures.

Dérogation : deux fois par semaine, le temps de conduite journalier peut atteindre 10 heures au maximum.

Après 6 temps de conduite journaliers au maximum il faut respecter un temps de repos hebdomadaire.

4.5 *Temps de conduite hebdomadaire maximum*

Le temps de conduite maximum est de 90 heures par tranche de 2 semaines consécutives.

**Article 5 – Temps de liaison**

Le temps de liaison est le temps pendant lequel le travailleur est à la disposition de l'employeur, sans qu'il effectue des prestations de travail.

Le temps de liaison n'est pas considéré comme temps de travail au sens de l'art.3.

Le temps de liaison est

- le temps d'attente se rapportant aux obligations douanières, de quarantaine ou médicales, aux contrôles de la route, à l'entretien et/ou à la réparation du véhicule par des tiers ;
- le temps pendant lequel le travailleur reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises ou afin de se conformer au code de la route ou d'assurer la sécurité routière et pendant lequel il ne fournit aucune prestation de travail ;
- le temps supplémentaire nécessaire au travailleur pour se rendre au ou s'éloigner du véhicule si celui-ci ne se trouve pas à l'endroit habituel ;
- le temps que le second chauffeur ou le convoyeur passe en couchette ou en cabine de couchage pendant le trajet.

**Article 6 – Interruptions du travail**

6.1 Sont considérées comme des interruptions de travail au sens du Règlement européen :

1° les interruptions réglementaires obligatoires du temps de conduite.

A la fin de chaque temps de conduite ininterrompu de 4 heures et demie, il faut observer une interruption d'au moins 45 minutes.

Dérogation :

- satisfont également à la condition précitée, les interruptions de travail de 15 minutes au moins qui sont incorporées de manière à respecter la disposition précitée.

2° le temps consacré aux repas

3° le temps dont le chauffeur ou le convoyeur peut disposer librement ;

4° le temps que le travailleur s'octroie ;

5° les temps de repos journaliers, prescrits par le Règlement européen.

- 6.2 Pendant les interruptions de travail, le travailleur ne peut pas effectuer d'autres activités. Le temps de repos et le temps qui n'est pas passé au volant d'un véhicule roulant, à bord d'une malle (ferry) ou dans un train ne sont pas considérés comme une activité.
- 6.3 Les interruptions de travail ne sont considérées ni comme temps de travail au sens de l'art.3, ni comme temps de liaison au sens de l'art.5.

## Article 7 – Le temps de repos

- 7.1 Le temps de repos est celui dont le travailleur peut disposer librement. Le temps de repos n'est considéré ni comme temps de travail au sens de l'art. 3, ni comme temps de liaison au sens de l'art. 5, ni comme une interruption du travail au sens de l'art. 6.

Le temps de repos journalier comprend également :

- le temps dont le travailleur a besoin pour faire sa toilette avant et après le travail
- le temps nécessaire pour parcourir la distance entre l'endroit où le véhicule est garé habituellement et le domicile du travailleur.

- 7.2 Nous distinguons le *temps de repos journalier* et le *temps de repos hebdomadaire*.

### 7.2.1 Temps de repos journalier

Le temps de repos journalier peut être pris dans le véhicule, à condition que le véhicule dispose d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

Le Règlement européen impose les temps de repos suivants :

1. *s'il y a un seul chauffeur à bord*

- par période de 24 heures, au moins 11 heures consécutives
- maximum trois fois par semaine, le temps de repos peut être ramené à 9 heures consécutives au minimum, moyennant compensation par un temps de repos de durée égale avant la fin de la semaine suivante.
- le temps de repos compensant la réduction du temps de repos journalier doit être ajouté à un autre temps de repos de 8 heures minimum et doit, à la demande du travailleur concerné, être accordé à l'endroit où le véhicule est garé ou au domicile du chauffeur.
- les jours où le temps de repos n'est pas réduit, il peut être pris en 2 ou 3 périodes séparées au cours de la période de 24 heures, étant entendu qu'une de ces périodes compte au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimum du temps de repos est portée à 12 heures.

2. *s'il y a au moins deux chauffeurs à bord*

Au cours de chaque période de 30 heures, chaque travailleur doit disposer d'au moins 8 heures de repos consécutives.

3. *en cas de transport par malle (ferry) ou en train*

Dans ces cas, le temps de repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- la période de repos passée à terre peut se situer avant ou après la période de repos journalier passée à bord de la malle (du ferry) ou du train ;
- la période située entre deux parties de repos journalier doit être aussi brève que possible et ne peut en aucun cas se situer plus d'une heure avant l'embarquement/le chargement ou après le débarquement/déchargement. Les

formalités douanières sont comptées comme temps d'embarquement/de débarquement.

- pendant les 2 périodes de repos journalier, le conducteur doit disposer d'une couchette ou d'un lit.
- le temps de repos ainsi interrompu, doit être prolongé de 2 heures.

7.2.2 Temps de repos hebdomadaire

Dans le courant de chaque semaine, il faut accorder au moins une fois un temps de repos d'au moins 45 heures consécutives.

Dérogations

Le temps de repos hebdomadaire peut être réduit à au moins 36 heures consécutives, s'il est pris à l'endroit habituel où se trouve le véhicule ou au lieu de séjour du travailleur.

Le temps de repos hebdomadaire peut être réduit à au moins 24 heures consécutives si le temps de repos est pris en dehors des lieux précités.

Toutefois, il faut compenser les réductions par une période de durée au moins égale avant la fin de la 3<sup>e</sup> semaine suivant la semaine en question.

Le temps de repos compensant une réduction doit être ajouté à un autre temps de repos d'au moins 8 heures et doit, à la demande du travailleur concerné, être octroyé à l'endroit où le véhicule est garé ou au lieu de séjour du travailleur.

Un temps de repos hebdomadaire commençant au cours d'une semaine et se terminant au cours d'une autre peut être ajouté à l'une ou à l'autre semaine.

Article 8 – Durée du travail

Par dérogation à l'art. 19 de la loi sur le travail du 16 mars 1971, on entend par durée du travail les heures telles que définies à l'article 3 de cette convention.

Les limites maximums de la durée du travail des travailleurs occupés à des activités de transport sont les suivantes :

- 12 heures par jour
- 48 heures par semaine ou 92 heures en deux semaines
- 520 heures par trimestre
- il n'est possible de déroger à ces limites que par une CCT d'entreprise. Dans ce cas, les limites hebdomadaires et trimestrielles précitées ne sont pas d'application.

Sauf dérogation par CCT d'entreprise, la durée de travail hebdomadaire moyenne des ouvriers visés à l'art. 2 sur base annuelle est de 40 heures. En application de la CCT du 24 mars 1993 (AR du 15 septembre 1994, MB du 9 novembre 1994) concernant la durée de travail dans le secteur, 16 jours de compensation sont octroyés.

Toutefois, les horaires de travail d'application dans une entreprise aux travailleurs visés à l'article 2 à la date de prise de cours de cette convention restent valables jusqu'à la date d'échéance normalement prévue ou jusqu'à leur modification.

Article 9 – Rémunération

9.1 Temps de travail

Pour chaque heure de travail prestée, le travailleur reçoit le salaire horaire contractuellement convenu.

9.2 Temps de liaison

Par heure de liaison, le travailleur reçoit une allocation de liaison brute.

Cette allocation de liaison est égale à 90% du salaire horaire conventionnel.

Pour les heures de liaison tombant un dimanche ou un jour férié, l'allocation de liaison s'élève à 150% du montant horaire d'une heure de liaison.

Lors de l'indexation des salaires horaires pour les heures de travail, les allocations pour les heures de liaison sont également adaptées du même coefficient.

**9.3 Interruption du temps de travail et temps de repos**

Ces interruptions ne sont pas rémunérées.

9.4 Le règlement décrit dans cet article ne peut toutefois pas avoir pour conséquence que le travailleur touche par période de paiement moins que le salaire correspondant à la durée hebdomadaire moyenne de travail qui lui est applicable, multiplié par le nombre de semaines dans cette période de paiement.

**Article 10 – Sursalaire**

Le sursalaire est dû au travailleur dès qu'un des plafonds de la durée du travail tels que définis à l'art. 8 est dépassé ou dès qu'il y a plus de 60 heures de repos compensatoire à prendre.

**Article 11 – Repos compensatoire**

Les horaires des travailleurs occupés aux activités de transport comprennent le repos compensatoire à octroyer.

Lorsqu'il n'est pas possible de respecter ces plafonds, il faut accorder au moins un jour de repos compensatoire dès que, au cours d'une année civile ou au cours de la période de 12 mois convenue dans l'entreprise, la durée de travail hebdomadaire moyenne multipliée par le nombre de semaines écoulées est dépassée de plus de 60 heures.

Ce repos compensatoire est rémunéré à 100%.

**Article 12 – Procédure d'instauration des nouveaux horaires**

En exécution de l'article 5 de la loi du 17 mars 1987 concernant les nouveaux régimes de travail, les horaires des travailleurs occupés à des activités de transport sont repris dans le règlement de travail sur proposition de l'employeur et après accord écrit des membres du personnel concernés.

Une copie des nouveaux horaires est communiquée par l'employeur au président de la Commission paritaire de l'Ameublement et de l'industrie transformatrice du bois dans le mois suivant son instauration.

**Article 13 – Jours fériés**

Les travailleurs occupés aux activités de transport peuvent être occupés les dimanches et jours fériés.

Lorsque le travailleur ne doit pas travailler un des 10 jours fériés légaux, la rémunération « normale » est due, telle que visée à l'article 2 de l'Ar du 18 avril 1974 déterminant les modalités générales d'exécution de la loi du 4 janvier 1974 concernant les jours fériés.

**Article 14 – Frais propres à l’employeur**

**- Indemnité de séjour**

Les frais de séjour sont des frais à charge de l’employeur.

Le travailleur qui passe la nuit en dehors de son domicile pour des raisons propres au service et qui fait des frais supplémentaires, a droit au remboursement de ces frais.

Ce remboursement est fixé forfaitairement à

- 27,27 € (1.100 BEF) lorsque l’absence dépasse 24 heures.
- 10,97 € (442,45 BEF) lorsque l’absence est inférieure à 24 heures, mais comporte au moins une nuitée.
- 7,2 € (290,80 BEF) par nuit lorsque l’absence est due à un cas de force majeure, à une grève ou à un autre fait rendant impossible tout transport par route.

**- Indemnité Rgpt**

Cette indemnité est le remboursement forfaitaire de dépenses effectuées par le travailleur en dehors du siège de l’entreprise qui, comme mentionné dans le Règlement général sur la protection du travail (Rgpt), servent à couvrir les frais liés à la visite d’installations sanitaires ou de débits de boissons.

Il s’agit de frais propres à la profession qui sont par conséquent à charge de l’employeur. Ils ne peuvent être payés que pour les jours où le travailleur est occupé.

Ils sont payés pour toutes les heures de travail et les temps de liaison, avec un maximum de 12 heures par jour. Ils s’élèvent au maximum à 11,17 € (450,60 BEF) par jour (0,93 € ou 37,5 BEF/heure).

Ce règlement n’exclut pas que l’entreprise rembourse les frais exposés sur base de documents probants.

**Article 15 – Appareil de contrôle**

L’employeur et les conducteurs surveilleront le fonctionnement exact du tachygraphe.

Aussi longtemps que le tachygraphe fonctionne mal ou ne fonctionne pas du tout, les conducteurs et convoyeurs noteront les données sur une annexe spéciale à la feuille d’enregistrement. L’employeur est tenu de faire réparer la panne aussitôt que possible.

L’employeur fournit aux travailleurs un nombre suffisant de feuilles d’enregistrement.

Il est interdit aux conducteurs d’utiliser des feuilles d’enregistrement souillées ou endommagées.

Par journée de conduite, ils doivent utiliser une feuille d’enregistrement séparée et ce, à partir du moment où ils prennent le volant du véhicule.

L’employeur est tenu de conserver les feuilles d’enregistrement après usage pendant au moins un an.

A la demande des fonctionnaires chargés du contrôle, l’employeur remettra les feuilles d’enregistrement.

A la demande du conducteur, il lui en remettra une copie.

**- Feuilles de prestations**

L’employeur met à la disposition du personnel roulant des feuilles de prestations.

4

Ces feuilles, signées conjointement par l'employeur et le travailleur, servent de preuve des heures de travail prestées.

*- Attestation d'occupation*

Le travailleur est également mis en possession de l'attestation d'occupation prévue par l'AR du 8 août 1980.

**Article 16 – Durée**

Cette convention collective de travail est conclue pour une durée indéterminée et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2001. Elle peut être dénoncée par chaque partie signataire moyennant respect d'un délai de préavis de 6 mois qui commence à courir le 1<sup>er</sup> jour du mois suivant celui de l'envoi par lettre recommandée.

Handwritten signature or initials in the bottom left corner.



NEERLEGGING-DÉPÔT	REGISTR.-ENREGISTR.	NR.
19 -12- 2001	23 -01- 2002	N°

60646 | 01 126

**COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMST  
TOT REGELING VAN DE ARBEIDSVOORWAARDEN VAN DE WERKNEMERS  
TWERKGESTELD IN DE VERVOERSACTIVITEITEN**

**Artikel 1**

Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op de werknemers tewerkgesteld aan vervoersactiviteiten van de ondernemingen van de sector stoffering en houtbewerking en op hun werkgevers.

Zij wordt gesloten in uitvoering van de wet van 16 maart 1971 (Arbeidswet), de wet van 17 maart 1987 m.b.t. de invoering van nieuwe arbeidsregelingen in de ondernemingen, de verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en de wetgeving tachograaf: verordening EG 3821/85 van 20.12.1985.

Zij voorziet in afwijkingen ivm:

- het verbod op zondagsarbeid en de termijn voor toekenning van inhaalrust;
- het verbod om werknemers 's nachts tewerk te stellen;
- de grenzen van de arbeidsduur;
- het verbod van arbeid op feestdagen en de verplichting tot het toekennen van inhaalrust.

**Artikel 2 - Werknemers tewerkgesteld aan de vervoersactiviteiten**

Met werknemers tewerkgesteld aan vervoersactiviteiten worden bedoeld: de arbeiders (M/V), bestuurders en begeleiders van vrachtwagens, die in het bezit zijn van een rijbewijs van de categorie C en CE.

Met vervoersactiviteiten wordt bedoeld: het transporteren van goederen voor eigen rekening van de onderneming, of voor rekening van ondernemingen van dezelfde groep, het laden en lossen van deze goederen, de administratieve handelingen met betrekking tot deze vervoersactiviteiten.

**Artikel 3 - Arbeidstijd**

De arbeidstijd van de werknemer bestaat uit het totaal van de tijd besteed aan:

- het rijden
- het zelf laden en lossen van het voertuig
- het uitvoeren van administratieve taken ivm de lading.

**Artikel 4 - Rijtijd**

4.1. Rijtijd is de tijd die de werknemer besteedt aan het besturen van het voertuig.  
Rijtijd is gelijk aan arbeidstijd.

4.2. We onderscheiden: dagelijkse rijtijd en wekelijkse rijtijd.

De *dagelijkse rijtijd* is de rijtijd tussen twee achtereenvolgende dagelijkse rustperiodes.

De *wekelijkse rijtijd* is de rijtijd tussen twee achtereenvolgende wekelijkse rustperiodes.

4.3. Een *week* is het tijdvak tussen maandag 0 uur en zondag 24 uur.

4.4. *Maxima*

De dagelijkse rijtijd bedraagt maximum 9 uur.

Afwijking: tweemaal per week mag de dagelijkse rijtijd maximum 10 uren bedragen.

Na maximum 6 dagelijkse rijtijden dient een wekelijkse rusttijd in acht te worden genomen.

4.5. *Maximum wekelijkse rijtijd*: per 2 opeenvolgende weken mag maximum 90 uren worden gereden.

**Artikel 5 – Overbruggingstijd**

De overbruggingstijd is de tijd gedurende dewelke de werknemer ter beschikking is van de werkgever, doch geen arbeid verricht.

De overbruggingstijd is geen arbeidstijd in de zin van art.3.

Overbruggingstijd is:

- de wachttijd die verband houdt met tol-, quarantaine- of medische aangelegenheden, wegcontroles, onderhoud en/of herstelling van het voertuig door een derde;
- de tijd gedurende dewelke de werknemer aan boord of in nabijheid van het voertuig blijft om de veiligheid van het voertuig of de goederen te verzekeren of om de verkeersreglementen na te komen of de verkeersveiligheid te verzekeren en gedurende dewelke geen arbeid wordt verricht;
- de meertijd die de werknemer nodig heeft om de afstand af te leggen van en naar de plaats waar het voertuig zich bevindt wanneer het niet op de gebruikelijke plaats is gestald;
- de tijd die de tweede chauffeur of de begeleider doorbrengt op de slaapbank of in de slaapcabine tijdens het rijden.

**Artikel 6 – Werktijdonderbrekingen**

6.1. Werktijdonderbrekingen in de zin van de EG reglementering zijn:

1° de verplichte reglementaire onderbrekingen van de rijtijd.

Aan het einde van elke 4,5 uur ononderbroken rijtijd moet een onderbreking worden genomen van minstens 45 minuten.

Afwijking:

Beantwoorden eveneens aan de hierboven gestelde voorwaarde, de werktijdonderbrekingen van minimum 15 minuten die zodanig worden ingelast dat aan voormelde bepaling wordt voldaan.

2° de tijd besteed aan de eetmalen

3° de tijd waarover de chauffeur of de begeleider zelf mag beschikken

4° de tijd die de werknemer zichzelf toe-eigent

5°de dagelijkse rusttijden in de zin van het EG reglement

6.2. Gedurende de werktijdonderbrekingen mag de werknemer geen andere werkzaamheden verrichten. Wachtijd en tijd die niet aan het stuur wordt doorgebracht in een rijdend voertuig, op een veerboot of een trein, wordt niet als werkzaamheid beschouwd.

6.3. Werktijdonderbrekingen zijn noch arbeidstijd zoals bedoeld in artikel 3, noch overbruggingstijd zoals bedoeld in artikel 5.

**Artikel 7 - De rusttijd**

7.1. Rusttijd is de tijd gedurende dewelke de werknemer vrij over zijn tijd kan beschikken.

De rusttijd is noch arbeidstijd in de zin van artikel 3, noch overbruggingstijd in de zin van artikel 5, noch een werktijdonderbreking zoals bedoeld in artikel 6.

De dagelijkse rusttijd bevat ook:

- de tijd die de werknemer nodig heeft om zijn toilet te maken voor en na de arbeid
- de tijd die de werknemer nodig heeft om de afstand af te leggen tussen de gebruikelijke standplaats van het voertuig en zijn woonplaats.

7.2. We onderscheiden *dagelijkse rusttijd* en *wekelijkse rusttijd*.

7.2.1. *Dagelijkse rusttijd.*

De dagelijkse rusttijd mag in het voertuig worden doorgebracht, mits het voertuig een slaapbank bevat en stilstaat.

De Europese verordening legt de hiernavolgende rusttijden op.

1. *indien er zich slechts één bestuurder aan boord bevindt*

- per periode van 24 uur, ten minste 11 achtereenvolgende uren;
- maximaal drie keer per week kan de rusttijd verkort worden tot minimum 9 achtereenvolgende uren, mits compensatie met een even lange rusttijd voor het einde van de volgende week;
- rusttijd ter compensatie van de inkorting van de dagelijkse rusttijd moet bij een andere rusttijd van minimum 8 uren worden gevoegd en moet, op verzoek van de betrokkene, worden toegestaan op de plaats waar het voertuig geparkeerd is of in de woonplaats van de bestuurder;
- op de dagen dat de rusttijd niet wordt ingekort, mag deze worden genomen in 2 of 3 afzonderlijke perioden tijdens de periode van 24 uur, waarbij één van die perioden ten minste 8 opeenvolgende uren moet bedragen. In dat geval wordt de minimumduur van de rusttijd op 12 uur gebracht.

2. *indien er zich minstens 2 bestuurders aan boord bevinden*

Tijdens elke periode van 30 uur, moet elke werknemer beschikken over ten minste 8 opeenvolgende uren rust.

3. *indien het vervoer per veerboot of trein verloopt:*

In dit geval kan de dagelijkse rusttijd éénmaal worden onderbroken voor zover de hiernavolgende voorwaarden zijn vervuld:

- 4
- het gedeelte rusttijd dat aan land wordt genoten kan liggen voor of na het gedeelte dagelijkse rusttijd dat aan boord van de veerboot of de trein wordt genoten.
  - de periode tussen twee delen van de dagelijkse rusttijd moet zo kort mogelijk zijn en in ieder geval niet meer dan één uur voor de inscheping/inlading of uitscheping/uitlading. De douaneformaliteiten worden gerekend tot de inscheping of ontscheping.
  - tijdens de twee gedeeltes van de dagelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over de slaapbank of over een bed.
  - wWanneer aldus een rusttijd wordt onderbroken, moet deze worden verlengd met 2 uur.

#### 7.2.2. *Wekelijkse rusttijd.*

In de loop van elke week moet er ten minste éénmaal een rusttijd van ten minste 45 opeenvolgende uren worden toegekend.

Afwijkingen.

De wekelijkse rusttijd mag worden ingekort tot ten minste 36 opeenvolgende uren, indien hij in de gebruikelijke standplaats van het voertuig of in de standplaats van de werknemer wordt genomen.

De wekelijkse rusttijd mag worden ingekort tot ten minste 24 opeenvolgende uren indien de rusttijd buiten voormelde standplaatsen wordt genomen.

Verkorting moeten echter worden gecompenseerd met een duurtijd die even lang is, voor het einde van de 3<sup>e</sup> week die volgt op de bewuste week.

Rusttijd ter compensatie van inkorting moet worden gevoegd bij een andere rusttijd van ten minste 8 uur en moet, als de betrokkene het vraagt worden toegekend daar waar het voertuig is geparkeerd of in de standplaats van de werknemer.

Een wekelijkse rusttijd die in de ene week begint en in de andere eindigt kan bij de ene of de andere week worden gevoegd.

### **Artikel 8 – Arbeidsduur**

In afwijking tot art.19 van de arbeidswet van 16 maart 1971 wordt onder arbeidsduur verstaan: de uren zoals omschreven in artikel 3 van deze overeenkomst.

De maximumgrenzen van de arbeidsduur van de werknemers tewerkgesteld aan vervoersactiviteiten zijn de volgende:

- 12 uren per dag
- 48 uren per week of 92 uren op twee weken.
- 520 uren per kwartaal
- Van deze grenzen kan alleen worden afgeweken bij ondernemings-CAO. In dat geval gelden voormelde week- en kwartaalgrenzen niet.

Behalve indien hier bij ondernemings-CAO wordt van afgeweken, bedraagt de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur voor de arbeiders bedoeld in artikel 2 op jaarbasis 40 uren. In toepassing van de CAO van 24 maart 1993 (Kb van 15.09.1994-Bs van 9.11.1994) m.b.t. de arbeidsduur in de sector worden 16 betaalde compensatiedagen toegekend.

De op datum van in werking treden van deze CAO in de onderneming bestaande arbeidseesters voor de in artikel 2 vermelde werknemers blijven echter gelden

tot op het ogenblik waarop zij normaal tot een einde zouden komen of worden gewijzigd.

**Artikel 9 - Loon**

**9.1. arbeidstijd**

Voor elk gepresteerd arbeidsuur ontvangt de werknemer het contractueel overeengekomen uurloon.

**9.2. overbruggingstijd**

Per overbruggingsuur ontvangt de werknemer een bruto-overbruggingsvergoeding.

Deze overbruggingsvergoeding is gelijk aan: 90% van het conventioneel bruto uurloon.

Voor de overbruggingsuren die op een zon- of feestdag vallen, bedraagt de overbruggingsvergoeding 150 % van het uurbedrag van een overbruggingsuur.

Bij indexering van de uurlonen voor arbeidstijd worden ook de vergoedingen voor overbruggingsuren aangepast met dezelfde coëfficiënt.

**9.3. Werktijdonderbreking en rusttijden**

Deze onderbrekingen worden niet bezoldigd.

**9.4.** De in dit artikel beschreven regeling kan er evenwel niet toe leiden dat de arbeider per betaalperiode minder zou ontvangen dan het loon dat overeenkomt met de voor hem geldende gemiddelde wekelijkse arbeidsduur, vermenigvuldigd met het aantal weken in deze betaalperiode.

**Artikel 10 - Overloon**

Er is overloon verschuldigd aan de werknemer van zodra één der grenzen van de arbeidsduur zoals beschreven in art.8 worden overschreden en van zodra er meer dan 60 inhaalrusturen op te nemen zijn.

**Artikel 11 – Inhaalrust**

De uurroosters van de werknemers, tewerkgesteld aan vervoersactiviteiten bevatten de inhaalrust die moet worden toegekend.

Wanneer het niet mogelijk is deze grenzen te respecteren, dient ten minste één dag inhaalrust te worden toegekend zodra tijdens het kalenderjaar of tijdens de in de onderneming overeengekomen periode van 12 maanden de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur vermenigvuldigd met het aantal voorbije weken met meer dan 60 uren werd overschreden.

Deze inhaalrust wordt verloond à 100%.

**Artikel 12 - Procedure tot invoering van de nieuwe uurroosters**

In uitvoering van artikel 5 van de wet van 17 maart 1987 m.b.t. de nieuwe arbeidsregelingen, worden de uurroosters van de werknemers tewerkgesteld aan

4

vervoersactiviteiten opgenomen in het arbeidsreglement op voorstel van de werkgever en na schriftelijk akkoord van de betrokken personeelsleden. Een afschrift van de nieuwe uurroosters wordt door de werkgever medegedeeld aan de voorzitter van het paritair comité van de stoffering en de houtbewerking, binnen de maand na de invoering ervan.

### **Artikel 13 - Feestdagen**

De werknemers tewerkgesteld in vervoersactiviteiten kunnen worden tewerkgesteld op zon- en feestdagen. Wanneer de werknemer op één van de 10 wettelijke feestdagen niet moet werken, is het "normale loon" verschuldigd, zoals bepaald in artikel 2 van het Kb van 18 april 1974 tot bepaling van de algemene wijze van uitvoering van de wet van 4 januari 1974 m.b.t. de feestdagen.

### **Artikel 14 - Kosten eigen aan de werkgever**

#### *- verblijfsvergoeding*

De verblijfskosten zijn kosten die ten laste vallen van de werkgever. Wanneer de werknemer om redenen eigen aan de dienst heeft moeten overnachten buiten zijn woonplaats en extra kosten heeft moeten maken, heeft hij recht op terugbetaling hiervan.

Deze terugbetaling wordt forfaitair vastgesteld op:

- 27,27 (1 100 BEF) wanneer de uithuizigheid meer dan 24 uren bedraagt;
- 10,97 (442,45 BEF) wanneer de uithuizigheid minder dan 24 uren, doch ten minste één overnachting bedraagt;
- 7,2 (290,8 BEF) per overnachting wanneer de uithuizigheid te wijten is aan overmacht, aan een staking of een ander feit waardoor ieder transport over de weg onmogelijk is.

#### *- arab vergoeding*

Deze vergoeding is de forfaitaire terugbetaling van kosten die door de werknemer worden gemaakt buiten de zetel van de onderneming en zoals vermeld in het Algemeen reglement voor de arbeidsbescherming (Arab) dienen om gebruik te kunnen maken van de sanitaire en drankvoorzieningen.

Het betreft hier kosten eigen aan het beroep en vallen bijgevolg ten laste van de werkgever. Zij kunnen enkel worden uitbetaald voor de dagen tijdens dewelke de werknemer aan het werk is.

Zij wordt betaald op alle uren arbeidstijd en overbruggingstijd, met een maximum van 12 per dag. Zij bedraagt: maximum 11,17 (450,60 BEF) per dag (0,93 of 37,5 BEF/uur).

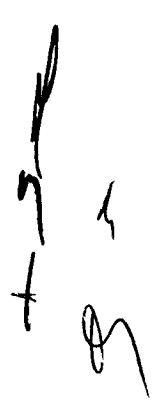
Deze regeling sluit niet uit dat de onderneming kosten terugbetaalt op basis van ingediende bewijsstukken.

### **Artikel 15 – Controleapparaat**

De werkgever en de bestuurders moeten toezien op de juiste werking van de tachograaf.

Gedurende de tijd dat het apparaat niet of gebrekkig werkt, moeten de bemanningsleden de gegevens registreren op een bij het registratieblad bij te voegen bijzonder blad.

De werkgever moet het defect, zodra mogelijk, laten herstellen.



De werkgever moet de bestuurders voldoende registratiebladen verstrekken. De bestuurders mogen geen vuile of beschadigde registratiebladen gebruiken. Zij moeten voor iedere dag dat zij rijden registratiebladen gebruiken vanaf het ogenblik dat zij het voertuig overnemen.

De werkgever moet deze registratiebladen na gebruik bewaren gedurende ten minste één jaar. Op verzoek van de met controle belaste ambtenaren moet de werkgever de registratiebladen overhandigen. Op verzoek van de bestuurder, moet hij er een kopie van bezorgen.

*- Prestatiebladen*

De werkgever stelt aan het rijdend personeel prestatiebladen ter hand. Van zodra deze prestatiebladen werden ondertekend door werkgever en werknemer gelden zij als bewijs van de gepresteerde arbeidsuren.

*- Bewijs van tewerkstelling*

De werknemer wordt tevens in het bezit gesteld van het bewijs van tewerkstelling, voorgeschreven door het Kb van 8 augustus 1980.

**Artikel 16 – Duurtijd**

Deze collectieve arbeidsovereenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur en gaat in op 1 september 2001.

Zij kan door elke ondertekenende partij worden opgezegd mits in achtneming van een opzeggingstermijn van zes maanden die ingaat op de eerste van de maand die volgt op de aangetekende verzending ervan.